

Formula 1 Ferrari in affanno

Dopo la sconfitta nel Gp del Brasile, Prost lancia l'allarme. Il telaio della vettura è risultato inferiore alle attese. Il rendimento dei motori è imprevedibile. «Sono inquieto, ma fino ad Imola abbiamo un mese. Ce la metteremo tutta»

Esami di riparazione

Quindici giorni di campionato ed una fine che sembra già scritta, con buona pace degli appassionati della Formula 1. Senna vince senza colpo ferire. Dietro, gli altri arisimano. Mansell ci prova a fare il rodomonte con la Williams; tiene botta in qualche modo il veterano Riccardo Patrese, che si premia col secondo posto; piomba nel ridicolo la Ferrari delle meraviglie, regina d'inverno subito decaduta.

FEDERICO ROSSI

■ **INTERLAGOS.** Il passato riaffiora alla memoria di Alain Prost. Il passato meno piacevole, quello inteso di difficoltà, delusioni e rabbie: il titolo mondiale inseguito con foga e tenacia, che sempre gli sfuggiva per un niente; macchine nate per essere dei prodigi che lo piantavano in asso; piloti che lo beffavano sul filo di lana: Nelson Piquet, irridente don-giovanni brasiliano. N'è l'au-da, geniale ragioniere austriaco, suo rivale e maestro, che gli sofflò la corona per solo mezzo punto.

«Quest'inizio di campionato mi ricorda crudelmente il campionato 1983 con la Renault», osserva mestamente Prost, allungato su un pesante divano di cuoio nella hall dell'albergo. La sera brasiliana regala sprazzi improvvisi di luce nell'infuocarsi dell'acqua. La pioggia, arrivata quasi al termine della gara, ha bagnato il trionfo di Ayrton Senna, che la pioggia ama, riamato. La pioggia ha coronato il naufragio della Ferrari, spuntata come un fenale di cartapesta dopo le due prime prove della stagione. È sereno, posato, Alain Prost, ammiraglio della flotta sconfitta. Ma la delusione allunga ombre che scavano ancora più il volto ossuto.

Prost che ancora non aveva messo piede nell'empireo automobilistico, uno scavezzacollo sul tipo del primo Senna, tutto velocità e poco criterio. Prometteva tanto quella Renault. Ma le prime due gare ne decretarono il fallimento. Desino beffardo: anche in quell'83, a distanza di quindici giorni, su una pista brasiliana e, poi, in un circuito cittadino negli Stati Uniti. È un Prost carico di titoli, di esperienza e di saggezza automobilistica, quello che oggi deve fare i conti con una Ferrari che ha imbarcato acqua alla sua prima apparizione.

Davanti a un bicchiere di acqua minerale, arricchito da una fetta di limone, Prost fa buon viso a cattivo gioco. Dove è finita quella Ferrari delle meraviglie, che sette giorni prima dell'avvio del campionato, suscitava entusiasmi e scatenava il coro dei poeti di corte a celebrare le lodi in anticipo? «C'è la concorrenza», commenta con distacco. «Fa parte dello sport. D'inverno non l'abbiamo tenuta nel debito conto. Abbiamo fatto tanti progressi nelle prove invernali. Questo è indubbio. Ma non c'è stato il necessario confronto con le altre scuderie. Con la McLaren e la Williams, soprattutto, con cui non abbiamo mai provato



A fianco, Alain Prost e Cesare Fiorio, al termine della gara, hanno avuto un lungo scambio di idee per tentare di mettere a fuoco i problemi della Ferrari. In alto a destra, la Lancia Delta Integrale in versione africana

insieme. E i confronti ufficiali sono stati duri, crudeli. Un po' meno negli Stati Uniti, dove lui è riuscito a strappare un secondo posto; tanto in Brasile, dove Senna ha passeggiato, vincendo a dispetto di un cambio sconnesso, e dove la Williams si è dimostrata avversaria ostica. «È una situazione difficile», ammette Prost, rimirando assorto il bicchiere ancora pieno di acqua minerale. «Al caldo abbiamo ottenuto risultati inferiori a quelli dell'inverno. Ci so-

no differenze inspiegabili da un motore all'altro. Di colpo lo chassis si è dimostrato meno buono e la tenuta di strada meno valida». Si ferma un attimo e si concede finalmente il primo sorriso. Indugia prima di riprendere il filo del discorso. «La McLaren si è dimostrata superiore su un percorso che, teoricamente, era favorevole a noi», sbotta quasi. «I tre punti che ho guadagnato qui, non bastano; anzi, rischiano di non servire a nulla». Non pronuncia il nome del suo rivale di sem-

pre, ma è chiaro che il pensiero di quel Senna che vince con facilità irridente deve disturbarlo non poco. Un tempo c'era la sfida senza esclusione di colpi tra Senna e Prost: incombente il brasiliano sul piano della velocità pura, imprevedibile lui, stratega navigato, astuto e perfidamente calcolatore. Ora tutto potrebbe risolversi con una tranquilla passeggiata di Senna. E il campionato rischia di arrivare a conclusione molto, ma molto prima delle scadenze tradizionali.

«Siamo in ritardo», ammette Prost storcendo la bocca ed ingoiando un fiato tutta l'acqua minerale come per mandar giù un boccone amaro. Il prossimo appuntamento è Imola. Ce la metteremo tutta. Abbiamo un mese per recuperare. Tira un profondo sospiro. «Per Imola lavoreremo soprattutto al motore. Poi arriverà la vettura nuova. Certo, la macchina avrà un margine di evoluzione più ampio delle rivali. Ma devo confessarlo: sono inquieto».



Domani via al rally più affascinante
Il mercato dell'auto nella savana

La Lancia al Safari africano a caccia del «trofeo» Toyota

LODOVICO BASALU

■ **NAIROBI.** Il Safari Rally che prende il via domani da Nairobi, con i suoi 4000 chilometri di savana e di aspre montagne, ripropone il motivo di sempre: Lancia contro Toyota. Ma a ben guardare il requisito fondamentale, che potrebbe far pendere la bilancia da una parte piuttosto che da un'altra, ci sembra essere l'esperienza. Per la Lancia si può parlare di una gara stregata, sortilegio che andò avanti sino al 1988, anno in cui Miki Biasion riuscì finalmente a portare prima al traguardo la Delta Integrale, per poi ripetere l'impresa l'anno dopo. Anzi, il veneto può venire considerato - con i suoi 33 anni - un ragazzino al cospetto del «vecchietto» che qui sono di casa. Esempio lampante Bjorn Waldegaard con le sue 48 primavere, che fu primo a Nairobi per ben tre volte e sempre alla guida della Toyota.

so dello scorso anno della Toyota coincide per la Lancia con la presa d'atto che il mondiale rally stava prendendo altre strade. E la conferma non tardò a venire: infatti, Carlos Sainz andò avanti come un nullo compressore nelle gare che seguirono. Il Safari quest'anno assume, forse, il ruolo di arbitro in un mondiale sempre più irto di difficoltà, mentre lo spagnolo parte con un vantaggio di 2 a 0 nei confronti della Lancia, dati i successi di Montecarlo e del Portogallo. «Ci siamo preparati con particolare puntigliosità», ha tenuto a sottolineare il responsabile tecnico della casa torinese, Carlo Lombardi. «L'argentino Recalde - continua -», ingaggiato apposta per questa prova africana, ha compiuto oltre 40.000 chilometri di collaudi, durante i quali non ha accusato nessuna difficoltà. Poi abbiamo Biasion e Kankkunen che non possono venir considerati dei «rincalzi». Speriamo soltanto che non piova, anche se, memori di quanto accadde l'anno scorso, ci siamo portati dietro delle idropultrici per ripulire

dal fango, che si trasforma in argilla, i radiatori delle nostre Delta».

E proprio in un mare di fango e con i motori arrostiti finì il Safari '90 della Lancia, consentendo all'incrociatore Toyota di Waldegaard di prendere il largo. Dal canto loro i giapponesi puntano ancora una volta sul pilota svedese, pur se con altre due Celica figurano il connazionale Ericsson e il leader del mondiale piloti, Carlos Sainz. Il madrieno, dopo il quarto posto dello scorso edizione, sembra aver imparato la lezione: cercherà di accumulare il minor numero di penalità possibili. Ciò in considerazione del fatto che questo rally, a parte la «super-speciale» di oggi a Nairobi, viene corso con prove che hanno un tempo minimo stabilito di percorrenza. Chi lo supera viene penalizzato di uno o due minuti, ma anche di un'ora o due se ad esempio fosse il tempo necessario per un'assistenza non programmata. Anzi, è lo stesso Sainz a puntare l'accento sull'assistenza. «Credetemi, le nostre macchine ne avranno sicuramente bisogno, oltre al pericolo incombente di distruggere la carrozzeria contro qualche elefante di passaggio. Eppoi», conclude Sainz, «perché parlate sempre delle Toyota e delle Lancia? Ricordatevi che qui in Kenia debutta anche la Nissan». Insomma, questo del campione del mondo è una specie di avvertimento, perché ci sono anche tre Sunny Gil, con la vettura di punta affidata al veterano Stig Blomquist, campione del mondo a 41 anni nel 1984. La Nissan fa parte dello squadrone del Sol Levante che a questo rally tiene in maniera particolare, come dimostrano anche le tre Subaru che saranno al via.

Sci, Coppa del Mondo. Gli Usa vogliono la scissione C'è aria di rivoluzione nel business della neve

ROBERTO CHIONI

■ **NEW YORK.** Nasce un circolo alternativo all'attuale Coppa del mondo? Lo hanno minacciato gli americani rispondendo così alla proposta di avere, per la prossima stagione, soltanto quattro prove della World Cup appena conclusa. Un atto di dissociazione pubblica, che tuttavia ha radici lontane, nel mondo degli affari che ruotano intorno allo sci alpino. Mondo che ha fatto eco alla presa di posizione Usa minacciando, attraverso il pool che raggruppa le industrie dello sci, la sospensione degli interventi economici e tecnici alle federazioni nazionali e alle squadre. La minaccia di scissione viene dal presidente della Ski Association degli Usa,

Howard Peterson, che si è detto d'accordo con Canada, Francia e Giappone, precisando che il circolo alternativo sarà pronto sin dal prossimo 1992. «Semplicemente», ha aggiunto, «non cambi radicalmente la politica dell'attuale World Cup».

L'accusa agli attuali gestori della Coppa, il cui presidente è l'italiano Erich Demetz è di inefficienza e insensibilità ai problemi degli organizzatori e degli sponsor. E si chiede di passare la mano. Max Benner, il presidente della It, sigla dei fornitori ufficiali di materiali, ha dichiarato: «Siamo stanchi di avere una parte insignificante nelle decisioni della World

Cup, nelle cui casse versano 50 miliardi di lire l'anno. Se entro il 15 aprile non saranno annunciate modifiche, interromperemo il versamento dei contributi alle federazioni e i supporti tecnici ai team». Anche Tomba concorda che cambiamenti sono indispensabili agli sciatori dovrebbero contare di più. Un po' come avviene per le grandi star della boxe, del tennis che sono molto più popolari di noi sciatori. Ci sarà pure una ragione», Demetz, dal canto suo, ha ribadito che cambiamenti sono possibili, ma non prima sia varato il calendario della prossima World Cup: «Certo non vi saranno stravolgimenti, meno che mai sotto il peso di minacce quali quelle di un circolo alternati-».



Alberto Tomba

Tomba, le vittorie di uno Sconfitto

REMO MUSUMECI

■ Alberto Tomba aveva giurato che avrebbe messo il suo sigillo sulla Coppa del Mondo vincendo l'ultima corsa, lo slalom di Waterville Valley, dopo aver vinto la penultima. Tom Fogdøe, giovane svedese che conta di raccogliere l'eredità di Ingemar Stenmark, gliel'ha impedito distanziandolo di 43 centesimi, un margine ragguardevole. Sapete che la Coppa l'ha vinta, con ampio anticipo, Marc Girardelli che ha eguagliato Gustavo Thoeni e Pirmin Zurbriggen a quota quattro. Alberto Tomba in questa Coppa tormentata e talvolta assai bella ha vinto sei volte mentre Marc Girardelli solo tre. Ma Alberto ha sciupato tutto quel che era possibile sciupare e sarà ricordato come il Babbo Natale della Coppa del Mondo che ha regalato a Zurbriggen nell'88 e a Girardelli quest'anno.

Sembra finita, forse per sempre, l'epoca gloriosa degli sciatori polivalenti e cioè di coloro che sanno impegnarsi su tutte le trincee. Zurbriggen e Girardelli hanno sigillato un'era ed è difficile immaginare che qualcuno sappia copiarli. Ma la discesa libera è terribile e solo Pirmin, autentico *from man*, uomo d'acciaio, ne è uscito indenne. Marc con i pendii del brivido ha finito. Il successo del grande campione austriaco che ha messo negli albi d'oro dello sci un Paese piatto come il Lussemburgo è limpido. Ma Alberto Tomba è andato aldilà dello sciupato che potremmo definire fisiologico. Sì, si può sciupare ma non come ha fatto lui. All'inizio della stagione il campione olimpico aveva davanti a sé una Coppa che si poteva vincere solo con le corse tra i pali e, magari, con un paio di tentativi in supergigante. E in più col rivale più temibile - Marc Girardelli, appunto - avvolto nei

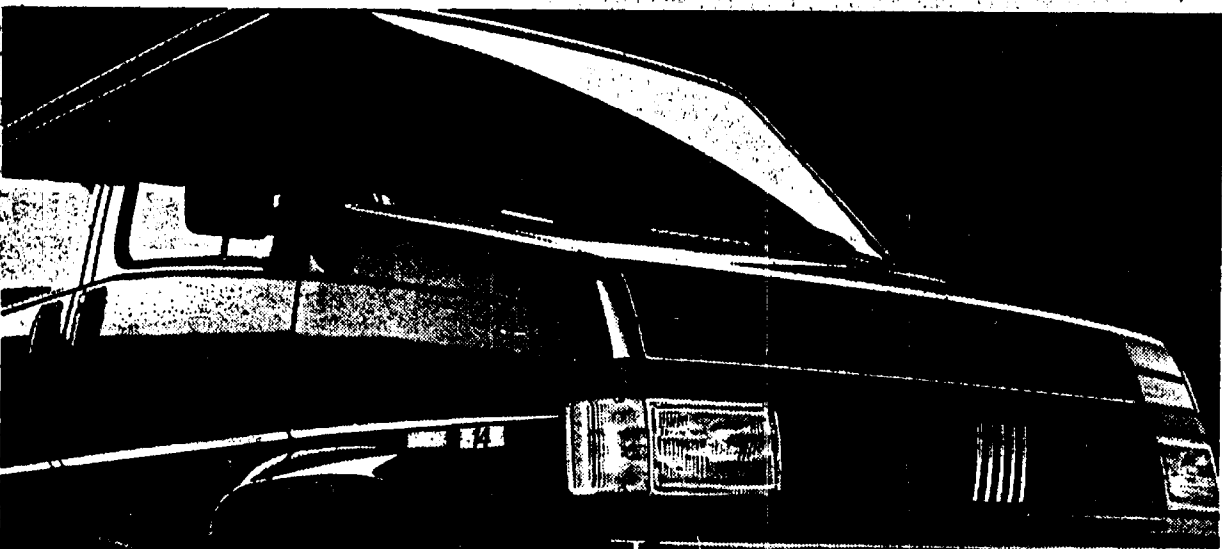
dubbi di una condizione fisica approssimativa. Ma Alberto, più che disposto ad allenarsi seriamente con l'aiuto di Gustavo Thoeni per tornare l'uomo-gigante che era, ha sofferto duramente la pressione e la tensione e non ha ancora imparato a fare una cosa per volta. Lui, mentre corre uno slalom pensa al podio o a chissà cosa. Non sa concentrarsi. La Coppa ha, rallegrato Peter Runggaldier che però non ha mai vinto e ha depresso Kristian Ghedina che ha chiuso la stagione col mal di schiena e senza nemmeno la piccola gioia di un gradino basso del podio. Kristian si è lasciato illudere dalle chiacchiere e ha creduto di poter oscurare la gloria di Tomba, di poter coprire Zurbriggen. La realtà lo ha stordito. Abbiamo trovato un eccellente danzatore tra i pali stetti, vale a dire Fabio De Cristini, ragazzo solido dentro e fuori. Abbiamo trovato anche un ottimo specialista del supergigante Patrick Holzer,

secondo nella sciagurata gara di Lake Louise dove ad Alberto Tomba fu impedito di correre. Un finale che ripropone la domanda se allo sci faccia bene una conclusione della Coppa in Nordamerica. Da quelle parti sprecano un interesse minimo, quasi impercettibile, per la Coppa del Mondo. Diciamo pure che non gliene frega niente. Se è giusto - e lo è - che la Coppa vada in giro per il Mondo è anche giusto che abbia garanzie. Ad Aspen, piste mal preparate e trasmissioni televisive ignobili, e a Lake Louise, la Coppa ha toccato il fondo. Se ci diranno che non è così vorrà dire che gli interessi sono più importanti dell'immagine di questo bellissimo sport. Si può dire che, a parte l'atto finale e il pericolante avvio, sia stata una discreta Coppa vinta da un grandissimo campione e ignominiosamente sciupata da un ragazzo straordinario punito dall'ambiente e da se stesso.

La Primavera ciclistica presenta la stagione '91

■ **ROMA.** La sala della Promoteca in Campidoglio a Roma ospita questa mattina la presentazione delle iniziative organizzative della Primavera ciclistica per la stagione agonistica 1991 dei dilettanti. In particolare si parlerà del 46° Gran Premio della Liberazione (che come da tradizione si svolgerà il 25 aprile a Roma), del 16° Giro delle Regioni (partenza il 26 aprile da Guidonia e arrivo il 1 maggio a Rocca Strada), della 6ª Coppa delle Nazioni (che si disputerà il 4 maggio a Vitorchiano). Interverrà alla presentazione l'ex campione di ciclismo Gianni Motta, vincitore di un Giro d'Italia nel 1966.

Nuovo Ducato. Tutto in grande. Anche il risparmio.



Fino al 31 marzo. Fino a **15** milioni senza interessi.

Nuovo Ducato: tutto in grande. Capacità di carico senza confronti. Porta laterale scorrevole, disponibile sui due lati, con apertura record: 113 cm. Gamma di motorizzazioni insuperabili per scelta, prestazioni e consumi. Comfort automobilistico. Lamiere interamente zincate.

A questi e ad altri motivi ancora di superiorità tecnica, che si trasformano in altrettante decisive ragioni di scelta, adesso potete aggrapparvi un altro.

FIATSAVA

L'offerta è valida su tutte le versioni della gamma Ducato disponibili per pronta consegna e non è cumulabile con altre iniziative in corso. È valida sino al 31/3/91 in base ai prezzi e ai tassi in vigore al momento dell'acquisto.

FIAT

Sino al 31 marzo, infatti, la gamma Ducato, che vi sta già aspettando da Concessionarie e Succursali Fiat, vi offre fino a 15 milioni di finanziamento, da restituire poi in 11 rate mensili a interessi zero.

Se poi preferite una rateazione fino a 36 mesi, il Ducato vi offre una riduzione del 50% sull'ammontare degli interessi. Davvero un grande risparmio. Meglio ancora, un guadagno anticipato.

Buon lavoro.